Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska — Specjalność: Przeładunek bawełny

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptable — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w GDYNI — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294



Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
Nadzór nad księgowością
Sporządzanie i analiza bilansów
Potwierdzanie bilansów
Opracowywanie sprawozdań rocznych
Reorganizacla i racjonalizacja księgowości
Prowadzenie ksiąg w abonamencie

Sprawy podatkowe. Księgowość przebitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 września 1934 r. | NR. 26

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Referat Prasowy, ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

GIEŁDY W POLSCE

Stosunek ustawodawstwa polskiego do giełd jest ściśle sprecyzowany. Uzależnia on powstanie giełdy od decyzji władz rządowych oraz nakłada na giełdy stałą kontrolę. Przepisy, normujące całokształt zagadnień giełdowych, zawarte są w rozporządzeniu o organizacji giełd z 1924 r., w rozporządzeniu o warunkach należenia do giełd towarowych z 1926 r., a wreszcie rozporządzeniu o przysięgłych maklerach giełdowych z 1927 r. Ponadto wpływ ustawodawstwa polskiego przejawia się w każdorazowem zatwierdzaniu statutu powstającej giełdy.

W Polsce istnieją dwa rodzaje giełd: pieniężne i towarowe. Te ostatnie dzielą się na giełdy branżowe, z których dotychczas istnieją giełdy zbożowo-towarowe i mięsne. Obserwując dotychczasowy rozwój giełd w kraju stwierdzić należy pozytywny stosunek państwa, który przejawił się w ostatnich latach w posunięciach umożliwiających powstanie i rozwój szeregu nowych giełd. Najważniejszem posunięciem władz państwowych było uprzywilejowanie transakcyj giełdowych w dziedzinie podatku przemysłowego od obrotu oraz w zakresie opłat stemplowych. Te przywileje umożliwiły powołanie do życia w całym kraju giełd zbożowo-towarowych odpowiadających potrzebom gospodarczym poszczególnych okręgów.

W chwili obecnej giełdy zbożowo-towarowe istnieją w Warszawie, Poznaniu, Bydgoszczy, Lublinie, z oddziałem w Równem, Katowicach, Łodzi, Lwowie, Wilnie i Krakowie. Giełdy mięsne zaś w Warszawie i Lublinie. Ponadto surogatami giełd mięsnych są komisje notowań cen, funkcjonujące w większych miastach. Zauważyć należy, że prace w kierunku organizacji dalszych giełd branżowych nie są jeszcze ukończone. Winne one pójść obecnie w kierunku uruchomienia samodzielnych, wzgl. rozszerzenia działalności dotychczas istniejących giełd, w zakresie transakcyj artykułami kolonjalnemi i tekstylnemi (bawełna.) Predystowanemi ośrodkami tego handlu są Gdynia i Łódź.

Funkcjonowanie giełd towarowych nie sprowadza się tylko do przeprowadzania operacyj handlowych, podobnie jak i nie ogranicza się tylko do umożliwienia i ułatwienia zetknięcia sfer zainteresowanych. Zadania ich są daleko szersze i głęboko w strukturę gospodarczą sięgające. Do zakresu bowiem działalności giełdy należy: regulowanie obrotu towarami, ustalanie handlowych wymogów co do jakości i wartości towaru, precyzowanie warunków zawierania transakcyj, ich wykonywania, ustalania cen, będących odzwierciedleniem wartości dóbr znajdujących się w obrocie, a wreszcie informowanie nietylko zainteresowanych, ale także ogółu o kształtowaniu się cen.

Rola zatem giełd towarowych stoi na usługach zarówno sfer gospodarczych, jak i szerokiego ogółu społeczeństwa. W odniesieniu do zainteresowanych ujmuje ramowo zasady dokonywania interesów, czuwając nad należytem ich wykonywaniem, nakłada obowiązek ścisłego przestrzegania obowiązujących przepisów pod rygorem stosowania pewnych sankcyj karnych, innemi słowy czuwa nad sprawnością i prawidłowością stosunków handlowych. Spełniając tę misję giełdy oddają nieocenione usługi również szerszemu ogóło-

wi, co przejawia się przedewszystkiem w czuwaniu nad kształtowaniem wartości dóbr w formie ustalonych cen. Moment ten zwłaszcza przy dobrach (towarach) powszechnego użytku posiada znacznie donioślejszą rolę, gdyż interesuje i bezpośrednio dotyczy znacznie szerszy ogół, niż w obrotach gield pieniężnych, gdzie przebiegiem kursów akcyj czy innych papierów wartościowych interesuje się znacznie mniejsza ilość osób.

Uwzględniając strukturę gospodarczą Polski czynniki rządowe przy zatwierdzaniu statutów giełd zbożowo-towarowych zwróciły specjalną uwagę na interesy poszczególnych grup w działalności giełd zainteresowanych. Uwydatniło się to w oparciu struktury organizacyjnej nowopowstających giełd zbożowych o 4 kurje, reprezentujące handel, przemysł, rolnictwo i konsumentów. W ten sposób stworzono podstawę oraz dano możność przedstawicielom tych grup należytego czuwania nad prawidłowym przebiegiem zarówno działalności giełdy, jak i kształtowania cen.

O żywotności krajowych giełd zbożowych świadczą najdobitniej obroty na nich przeprowadzane. Obroty te przez uprzywilejowanie transakcyj giełdowych w ostatnich latach wzrosły bardzo silnie. W ubiegłej kampanji zbożowej t. j. w okresie 1933/34 łączna suma obrotów wszystkich krajowych giełd zbożowych wyniosła:

	Ogółem ton	—	3.004.636
w tem	żyta ton	—	1.347.317
	pszenicy ton	—	307.160
	jęczmienia t.	—	201.328
	owsa ton	—	135.515
	innych ton	—	1.016.318

Z ogólnej cyfry obrotów przypadło na poszczególne giełdy:

poznańską	ton	1.195.000
warszawską	„	712.000
bydgoską	„	460.000
lubelską	„	162.000
lwowską	„	171.000
łódzką	„	123.000
katowicką	„	100.000
krakowską	„	37.128
wileńską	„	35.710

Dane cyfrowe dla giełdy katowickiej, łódzkiej, wileńskiej oraz krakowskiej obejmują czasokres od 1 stycznia br., zaś giełdy lubelskiej bez oddziału w Równem.

Omawiając całokształt zagadnień związanych z działalnością giełd zbożowych nie można pominąć szeregu bolączek, wymagających pozytywnego załatwienia tak w interesie ogólno-gospodarczym, jak i sfer zainteresowanych. Na pierwsze miejsce wysunąć należy postulat rewizji taryf kolejowych oraz opłat pocztowych i telefonicznych. Potrzebę i celowość tego postulatu uzasadnia w pełni konieczność kompresji wydatków handlowych w następstwie niewspółmiernie niskich cen ziemiopłodów, a zarazem wybitnie ograniczonych zarobków. Zagadnienie rewizji taryf kolejowych specjalnie dla młynarstwa okręgu pomorsko-nadnoteckiego ma znaczenie dominujące, gdyż decyduje o zdolności konkurencyjnej na oddalonych rynkach zbytu wewnątrz kraju. Konieczność zaś wydatnej zniżki specjalnie opłat za rozmowy telefoniczne uzasadnia ta okoliczność, że transakcje ziemiopłodami dochodzą do skutku w lwiej części drogą telefoniczną. Dalszą bolączką handlu ziemiopłodami jest konieczność planowej akcji w kierunku walki z wołkiem. Akcja zmierzająca do zniszczenia tego szkodnika winna być przeprowadzona konsekwentnie i stale, zarówno ze strony władz kolejowych, wodnych przedsiębiorstw przewozowych, młynów, ziemiaństwa, jak i kupców posiadających magazyny. Walka na tym odcinku, opierająca się na wynikach naukowych, winna być obowiązkowa. Wreszcie podnieść należy jedną z największych bolączek, którą powoduje niedostateczna ilość spichrzy racjonalnie rozmieszczonych w poszczególnych okręgach kraju, a specjalnie w ośrodkach portowych. Celowość i konieczność tego rodzaju inwestycyj występuje z całą jaskrawością specjalnie w okresach pożniwnych, wywołując brakiem miejsca w magazynach sztuczne zatrzymanie popytu, a niejednokrotnie zniżkę cen. Objaw ten, dał się zanotować ostatnio w początku bieżącej kampanji, kiedy przepełnione magazyny gdańskie, a brak ich w Gdyni, wywołały zniżkę cen zbóż mimo silnej tendencji na rynkach zagranicznych.

Mgr. Mieczysław Wójcik.

UKŁAD POMIĘDZY RZĄDEM POLSKIM A SENATEM W. M. GDAŃSKA O OBROCIE PRODUKTAMI ROLNICTWA OGRODNICTWA I RYBOŁÓWSTWA

Ze względu na wielkie znaczenie, jakie posiada dla dostawców produktów żywnościowych z Pomorza do Gdańska układ zawarty w dniu 6 sierpnia br. pomiędzy Rządem Polskim a Senatem W. M. Gdańska o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa, podajemy poniżej tekst tego układu:

Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta Gdańska są zgodne, że wydane przez Wolne

Miasto przepisy o uregulowaniu obrotu produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa spowodowane są trudnem położeniem gdańskich i polskich gałęzi gospodarczych, biorących udział w zaopatrywaniu Wolnego Miasta w produkty rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa. Przepisy te powinny wobec tego posiadać tylko przejściowy, ograniczony w czasie charakter.

§ 1.

Uzgodniono, że przepisy o uregulowaniu obrotu produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa mają zastosowanie wyłącznie do wytworów, wymienionych wyraźnie w niniejszym Układzie; są to:

1) mleko, śmietana, maślanka, mleko chude, mleko kondensowane, mleko w proszku, masło i ser;

2) konie, bydło rogate, cielęta, owce, świnie, drób, mięso i przetwory mięsne oraz smalce;

3) ryby i przetwory rybne:

4) ziemniaki;

5) chleb, bułki i mąka

6) jaja;

7) pasza (siano, słoma i sieczka).

Strona gdańska oświadcza, że w razie potrzeby przeprowadzi uregulowanie rynku w zakresie jarzyn i jagód (truskawki, porzeczki i agrest). Strona polska oświadcza, że odniesie się w tym wypadku z największą życzliwością do takich zarządzeń, w celu znalezienia rozwiązania, które odpowiada interesom rolnictwa i ogrodnictwa obu stron.

§ 2.

Obrót innemi produktami niż te, które są wymienione w § 1, nie podlega żadnym ograniczeniom.

§ 3.

Obrót między Rzeczpospolitą Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem produktami polskiego pochodzenia, wymienionemi w § 1, zostanie uregulowany na podstawie porozumień, które będą zawarte pomiędzy przedstawicielami odnośnych gałęzi gospodarczych i organizacyj w Gdańsku, wyznaczonymi przez stronę gdańską, a przedstawicielami odnośnych gałęzi gospodarczych i organizacyj w Polsce, wyznaczonymi przez stronę polską.

Obie strony są zgodne, że dotychczasowi dostawcy i odbiorcy będą odpowiednio uwzględnieni przy obrotach handlowych, wynikających z tych porozumień.

Obie strony są zgodne, że porozumienia przewidziane w ustępie 1 będą zawarte najpóźniej 15 dni po wejściu w życie niniejszego Układu.

§ 4.

Porozumienia, o których mowa w § 3, będą zawierały warunki, dotyczące jakości, oraz warunki handlowe dostawy i sprzedaży.

Gdańska strona, jako odbiorca, przyjmuje gwarancję co do odbioru ustalonych ilości o ile obrót danym produktem, z pośród wymienionych w § 1, regulowany jest przez centralę gospodarczą; w porozumieniach, o których mowa w § 3, będzie postanowione, że polskie koła gospodarcze i organizacje przyjmą gwarancję dostawy tych ilości.

Ceny odbioru dla ustalonych ilości będą obliczane na podstawie gdańskich cen rynkowych (cen hurtowych) loco stacja odbiorcza. Różnice w jakości powinny być uwzględnione stosownie do porozumień. Celem poparcia gdańskich dążeń do uregulowania rynku mogą być dokonywane odpowiednie zniżki przy mleku, maśle, zwierzętach rzeźnych (bydło rogate, świnie, cielęta, owce), drobiu, mięsiw wszelkiego rodzaju, ziemniakach, jajach, koniach rzeźnych i paszy (siano i słoma), rybach i przetworach rybnych, koniach hodowlanych i bydle rogatem hodowlanem, które to zniżki, w odniesieniu do poszczególnych produktów, winny być ustalone we wspomnianych porozumieniach, a które jednak przy żadnym produkcie nie powinny przekraczać 25%.

Niezależnie od postanowień ustępu 3, w wypadkach, gdy są ustalone ceny zakupu i odsprzedaży w celu regulowania rynku, mogą być pobierane różnice między temi cenami, jako opłaty wyrównawcze, o ile opłaty te będą jednakowo dotyczyły gdańskich jak i polskich dostawców, oraz o ile gdańscy i polscy dostawcy jednakowo korzystać będą z korzyści wynikających z uregulowania rynku.

Co się tyczy pozostałych warunków sprzedaży, gwarantuje się równe traktowanie gdańskich i polskich dostawców.

§ 5.

Dla obrotu produktami, wymienionemi w § 1, będą uzgadniane między obu stronami ilości minimalne na każdy rok gospodarczy (od 1 lipca do 30 czerwca). Najpóźniej na miesiąc przed upływem roku gospodarczego porozumieją się obie strony co do nowego ustalenia ilości minimalnych. Ilości minimalne, oznaczone w załączniku 1, obowiązują na czas od 1 sierpnia 1934 r. do 31 lipca 1935 r.

Rozdział pomiędzy polskich dostawców ilości wymienionych w ustępie 1 dokonywany jest przez Komisję, której to zostanie polecone przez Rząd Polski.

§ 6.

Wolne Miasto Gdańsk będzie pokrywało swe zapotrzebowanie w zakresie produktów rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa, jeżeli zapotrzebowanie to przewyższy ilości, ustalone w zał. 1 oraz produkcję własną Wolnego Miasta Gdańska, z obszaru Rzeczypospolitej Polskiej, o ile te produkty będą mogły być wytworzone na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i stamtąd dostarczone.

Postanowienie to nie ma zastosowania do przedmiotów, wymienionych w zał. II, przeznaczonych na cele popierania hodowli zwierząt i roślin, w ilościach tam wymienionych.

Wykaz tych przedmiotów oraz ilości będzie uzgadniany pomiędzy obydwu stronami na każdy rok gospodarczy (1 lipca do 30 czerwca). Ilości oznaczone w zał. II obowiązują na czas od 1 sierpnia 1934 r. do 31 lipca 1935 roku. Najpóźniej na miesiąc przed upływem roku gospodarczego obie strony porozumieją się co do nowego ustalenia wykazu oraz ilości. Wolne Miasto Gdańsk będzie dbało o to, aby przedmioty oznaczone w zał. II nie były sprzedawane do Polski.

§ 7.

Obrót produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa nie może doznać żadnej przeszkody ani utrudnienia, o ile te produkty przewożone są z obszaru jednej strony przez obszar drugiej strony do obszaru wyjściowego lub do zagranicy celnej.

Obie strony porozumieją się w najkrótszym czasie co do przepisów ułatwiających ruch podróżnych i ruch graniczny.

§ 8.

W celu uregulowania sanitarnych, weterynaryjnych i fitopatologicznych warunków obrotu, zostają równocześnie zawarte odpowiednie umowy.

§ 9.

Niezwłocznie po wejściu w życie niniejszego Układu strony ustanowią Komisję Mieszaną, której zadaniem jest ułatwienie wykonania tego Układu i która składa się z trzech członków z każdej strony, w czem po jednym przewodniczącym.

Komisja zbiera się na zmianę w Gdańsku i w Toruniu, o ile przewodniczący nie postanowią inaczej. Komisja obraduje nad wszystkiemi sprawami, które powstają przy wykonywaniu niniejszego Układu i może rozstrzygać wszystkie bieżące sprawy sporne, wynikające z poszczególnych porozumień zawartych między zainteresowanemi kołami gospodarczemi i organizacjami. Do rozstrzygnięcia wystarczy porozumienie się obu przewodniczących. O ile przewodniczący nie dojdą do porozumienia, Rząd Polski i Senat Wolnego Miasta porozumieją się bezpośrednio.

W celu rozstrzygnięcia sporów, dotyczących jakości dostarczonych produktów, mianuje każdy z przewodniczących dla poszczególnej gałęzi wytwórczości po jednym rzeczoznawcy w charakterze arbitra. Ci arbitrzy rozstrzygają ostatecznie. Jeśli nie dojdzie między nimi do porozumienia, wówczas w miesiącach nieparzystych przeważa głos arbitra gdańskiego, zaś w miesiącach parzystych — głos arbitra polskiego.

Każda ze stron ponosi koszta swych przedstawicieli i arbitrów.

§ 10.

Układ niniejszy wchodzi w życie z dniem 10 sierpnia 1934 r. Układ ten zostaje zawarty na okres dwóch lat. Ważność jego będzie przedłużona z roku na rok, o ile za każdym razem strony na trzy miesiące przed upływem terminu dadzą temu wyraz przez wymianę pism.

§ 11.

Niniejszy Układ spisany został w języku polskim i niemieckim, po dwa egzemplarze każdego tekstu; oba teksty są równoznaczne.

G d a ń s k, dnia 6 sierpnia 1934 r.

Za Rząd Polski:
(—) PAPEE.

Za Senat Wolnego Miasta Gdańska:
(—) DR. RAUSCHNING.

Załącznik I.

A. Mleko pełne i masło:
1) Mleko od 16. 6.—15. 8. 15.000 l. dziennie
od 16. 8.—31. 10. 20.000 l. dziennie
od 1. 11.—31. 1. 30.000 l. dziennie
od 1. 2.—15. 5. 25.000 l. dziennie
od 16. 5.—15. 6. 20.000 l. dziennie
2) Masło 30 q dziennie

B. Konie:
1) Konie hodowlane 10 sztuk rocznie
2) Konie użytkowe 290 sztuk rocznie

C. Bydło rogate:
1) Bydło hodowlane 10 sztuk rocznie
2) Bydło użytkowe 90 sztuk rocznie

D. Zwierzęta rzeźne:
1) Zwierzęta żywe:
a) bydło rogate o wadze przeciętnej do 520 kg 2500 sztuk rocznie
z tem, że udział Polski w obesłaniu rynku gdańskiego zmniejsza się najwyżej o 20%, o ile również udział dostarczony przez rolnictwo gdańskie będzie zmniejszony w odnośnych miesiącach o ten sam procent tak, że udział Polski w dostawach gdańskich w przeciętnej rocznej nie będzie gorszy niż 1 : 3.
b) świnie, z wyjątkiem świń bekonowych o wadze średniej do 120 kg 41.250 sztuk rocznie
c) cielęta o wadze średniej do 70 kg 2.000 sztuk rocznie
d) owce o wadze średniej do 40 kg 10.000 sztuk rocznie
e) konie rzeźne — 600 sztuk rocznie
2) Zwierzęta bite:
a) bydło rogate o wadze średniej do 300 kg 500 sztuk rocznie
b) świnie o wadze średniej do 100 kg 2,500 sztuk rocznie
o ile ilość świń bekonowych sprowadzanych z Polski, bitych w Gdańsku i wywiezionych zagranicę nie przekracza rocznie 30.000 sztuk, każda sztuka ponad tę ilość będzie zaliczona według normy 25 kg na poczet ilości 2.500 szt.
c) cielęta o wadze średniej do 60 kg 1.000 sztuk rocznie
d) owce o wadze średniej do 25 kg 1.000 sztuk rocznie
e) inne mięso świeże i przyrządz. 50 kg rocznie
ponadto wątroba 250 q rocznie
smalec 450 q rocznie
3) Drób:
a) żywe gęsi, kaczki i kurczęta w wieku do 14 dni — 1.000 sztuk rocznie
b) bite kury, bez pierza — 2.000 sztuk rocznie

c) gęsi, kaczki i indyki, bez pierza 70.000 sztuk rocznie

E. Ryby i przetwory rybne:

1) ryby słodkowodne żywe i nieżywe, świeże

a) szczupaki	40 q	rocznie
b) sandacze	150 q	rocznie
c) liny	25 q	rocznie
d) karpie	375 q	rocznie
e) okonie	25 q	rocznie
f) inne ryby słodkowodne	35 q	rocznie
g) raki	150 q	rocznie
h) przetwory rybne	1 q	rocznie

2) Ryby morskie żywe i nieżywe świeże:

a) flondry	1.500 q	rocznie
b) śledzie bałtyckie (stremlingi)	1.250 q	rocznie
c) dorsze	1.750 q	rocznie
d) minogi	100 q	rocznie
e) miętusy	750 q	rocznie
f) inne ryby i przetwory rybne	1 q	rocznie

F. Ziemniaki 200.000 q rocznie

G. Chleb, bułki i mąka:

1) chleb i bułki 50 kg rocznie

2) mąka: wobec tego, że obrót mąką jest prowizorycznie uregulowany układem z dnia 5 stycznia 1934 r. zawartym między zainteresowanemi sferami gospodarczemi, obie strony zgodziły się zrezygnować z nowego uregulowania i sprawę zbadać w duchu przyjaznym w listopadzie br. w celu znalezienia ostatecznego rozwiązania.

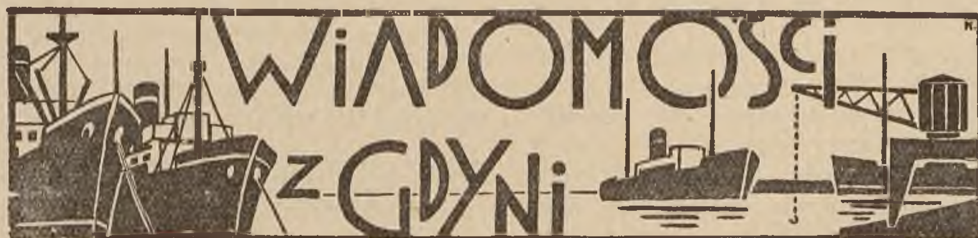
H. Jaja 4.500.000 sztuk rocznie

J. Pasza (siano, słoma i sieczka):

1) siano	5.000 q	rocznie
2) słoma	5.000 q	rocznie
3) sieczka	50 q	rocznie

Załącznik II.

		rocznie
Poz. 1—8	zboże	20 q
Poz. 9—16	strączkowe	20 q
Poz. 17—18	Nasiona traw, nasiona roślin pastewnych	15 q
Poz. 19	Nasiona buraków	5 q
Poz. 20—25	Nasiona marchwi, rzepy, brukwi, cykorji, nasiona warzyw, nasiona kwiatów, nasiona tytoniu, nasiona drzew i krzewów, nasiona i owoce oleiste, nasiona osobno niewymienione	37½ q
Poz. 36	Ziemniaki — sadzeniaki	750 q
Poz. 105	Konie zimnokrwiste	50 szt.
	Konie ciepłokrwiste	50 szt.
Poz. 107 ex 1/	Buhaje zarodowe	10 szt.
Poz. 107 ex 3/	Krowy	25 szt.
Poz. 109 ex 1/	Knury zarodowe	10 szt.
Poz. 109 ex 2/	Maciory zarodowe	20 szt.
Poz. 108 ex 3/	Kozły	50 szt.
Poz. 110 ex 1/	Króliki	20 szt.
Poz. 112 ex 2/	Koguty zarodowe	100 szt.
Poz. 112 ex 2/	Kury zarodowe	100 szt.
Poz. 108 ex 1/	Tryki	20 szt.
Poz. 108 ex 2/	Owce (maciory)	50 szt.
Ex Poz. 111	Psy rasowe	10 szt.
Poz. 112 ex 2/	Kurczęta jednodniowe	3.000 szt.
Poz. 391 ex 2/	Surowica przeciw pryszczycy	1.000 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw pomorowi świń	200 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw zarazie świń	100 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw zapaleniu płuc cieląt	50 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw łańcuszkowcom i paraserum	50 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw prątkom okrężnicy (coli) — tylko z bydła rogatego	100 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw zapal. płuc owiec	10 l.
„ „ „ „	Surowica przeciw cholerze drobiu	50 l.
„ „ „ „	Tuberkulina do prób ocznych	5 l.
Poz. 491	Preparaty chemiczne przeznaczone do uchronienia od zarazy lub do leczenia roślin oraz do walki ze szkodnikami, w oryginalnem opakowaniu	10 q



POBYT PANA MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU W GDYNI.

W dniu 15 bm. przybył do Gdyni Minister Przemysłu i Handlu p. Henryk Floyar-Rajchman w towarzystwie wiceministra p. Fr. Doleżala, Dyrektora Departamentu Morskiego inż. L. Możdżeńskiego, Dyrektora Gabinetu p. K. Patka i szeregu zwykłych urzędników Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W dniu następnym p. Minister wraz ze swojem otoczeniem wziął udział w uroczystem pożegnaniu statku szkolnego „Dar Pomorza", który wyruszył w podróż ćwiczebną naokoło świata.

W poniedziałek, dnia 17 Pan Minister odbył inspekcję portu, a popołudniu odbył w Urzędzie Morskim konferencję informacyjną z przedstawicielami gospodarczych sfer portowych.

WYBORY DO IZBY

W dniu 26 bm. wyłożone zostają w lokalach miejscowych Komisyj Wyborczych listy wyborców do sprawdzenia. Możność sprawdzania tych list trwać będzie dwa tygodnie. Termin wyborów ogólnych wyznaczony został na dzień 2 listopada.

Listy kandydatów na radców winny być zgłoszone na ręce przewodniczącego Głównej Komisji wyborczej do dnia 17 października.

Listy kandydatów na radców winny być podpisane:

a) w obu kategorjach wyborczych grupy przemysłowej conajmniej przez 75 osób wciągniętych na listę, uprawnionych do głosowania w danej kategorji wyborczej;
b) w obu kategorjach wyborczych grupy handlowej conajmniej przez 150 osób wciągniętych na listę uprawnionych do głosowania w danej kategorji wyborczej;
c) w grupie żeglugowo - portowej conajmniej przez 20 osób wciągniętych na listę uprawnionych do głosowania w w tej grupie.

Prócz imienia i nazwiska podpisujący powinni podać miejsce zamieszkania oraz dokładnie wymienić nabyte świadectwo przemysłowe.

Lista kandydatów winna zawierać taką liczbę nazwisk, jaka odpowiada podwójnej liczbie radców w danej grupie i kategorji wyborczej. Kandydaci powinni odpowiadać wymaganiom par. 5.

W zgłoszonych listach należy podać nazwisko, imię, wiek, rodzaj posiadanego przedsiębiorstwa lub rodzaj uprawianego zajęcia przemysłowego, albo rodzaj przedsiębiorstwa i zajmowane w niem stanowisko wreszcie miejsce zamieszkania kandydatów. Nazwiska kandydatów winny być oznaczone kolejnemi numerami, poczynając od pierwszego, w porządku pierwszeństwa do otrzymania mandatu.

Do listy kandydatów należy dołączyć oświadczenie każdego kandydata, stwierdzone podpisem:
a) że odpowiada wymaganiom par. 5 i że w stosunku do niego nie zachodzą okoliczności, pozbawiające go prawa wybieralności;
b) że zgadza się na zgłoszenie swej kandydatury na danej liście.

Na liście kandydatów winien być wskazany jeden z podpisanych wyborców jako mąż zaufania, którego zadaniem będzie dostarczenie przewodniczącemu Głównej Komisji Wyborczej materjałów, potrzebnych do badania list i usunięcia braków i uchybień w nich, jeżeli takie się okażą.

W razie zgłoszenia w danej kat. wyborczej w przepisanym terminie jednej tylko ważnej listy kandydatów, lub w razie uznania jednej tylko listy kandydatów za ważną — glosowanie nie odbywa się, kandydatów zaś tej listy uznaje się za wybranych w kolejnym porządku na radców Izby i ich zastępców.

Lokale miejscowych Komisyj Wyborczych mają swą siedzibę jak następuje:

Obwód I. (m. Gdynia, pow. morski i kartuski) Gdynia, ul. Świętojańska 9 — Biuro Izby Przemysłowo - Handlowej.

Obwód II. (pow. starogardzki, kościerski i tczewski) Starogard, ul. Chojnicka 1.

Obwód III. (m. Grudziądz, pow. grudziądzki, chełmiński i świecki) Grudziądz, — Zarząd Miejski, pokój 209.

Obwód IV. (pow. chojnicki, sępoleński, tucholski) Chojnice, Rynek — Hotel Polonja.

Obwód V. (m. Toruń i m. Inowrocław, pow. toruński, inowrocławski i wąbrzeski) Toruń, Ratusz, pokój 1.

Obwód VI. (pow. brodnicki, lubawski i działdowski) Brodnica — Zarząd Miejski.

Obwód VII. (m. Bydgoszcz, pow. bydgoski, wyrzyski i szubiński) Bydgoszcz — Nowy Rynek 9.

PRZEDSTAWICIELE IZBY W APROWIZACYJNEJ KOMISJI ROZDZIELCZEJ W TORUNIU.

W związku z ukonstytuowaniem się Aprowizacyjnej Komisji Rozdzielczej dla obrotu produktami spożywczemi z W. M. Gdańskiem z ramienia Izby naszej do komisji mianowani zostali jako członkowie: Dyrektor Izby Mgr. pr. Henryk Krupski i radca Izby p. Jan Mack, zaś w charakterze zastępcy kierownik referatu handlu zagranicznego p. Wincenty Spręga. Siedziba komisji rozdzielczej znajduje się w Toruniu.

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCY.

W dniu 21 bm. urzędujący wiceprezes Izby p. Ł. Byczkowski zaprzysiągł p. inż. Aleksandra Grudzińskiego w charakterze rzeczoznawcy na port Gdyński dla mechanicznych portowych urządzeń przeładunkowych.

Po zaprzysiężeniu nowemu rzeczoznawcy Izbowemu doręczony został dekret nominacyjny. Przy akcie zaprzysiężenia obecni byli radcowie Izby Dyr. K. Mucha i dyr. J. Rummel oraz wicedyrektor Izby p. J. Kawczyński.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W SIERPNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w sierpniu ogółem 97733 ton towarów, co stanowi o 16610,5 ton więcej niż w miesiącu poprzednim. Z tej ilości przewozów przypadło na wywóz 69806 ton na przywóz — 19091 ton i ną przewóz pomiędzy obcemi portami 8836 ton. Oprócz tego statki Polskiego Transatlantyckiego T-wa Okrętowego przewiozły 896 posażerów i 347 worków poczty.

Statki żeglugi polskiej przewiozły 43.198 ton, czyli o 4396 ton, więcej niż w poprzednim miesiącu. Przewozy statkami linij regularnych wyniosły 16820 ton czyli o 4380 ton więcej niż w lipcu, zaś przewozy trampami 26378 ton, wykazując wzrost zaledwie o 16 ton więcej niż w miesiącu poprzednim. Z powyższej ilości przewozów przypadło na

wywóz 17314 ton (3707 ton mniej niż w lipcu) na przywóz 17148 ton (3643 ton więcej niż w lipcu) i na przewóz między obcemi portami 8736 ton (o 4460 ton więcej niż w lipcu). Przewozy na poszczególnych linjach kształtowały się w sposób następujący: Na linji Rotterdamskiej przewieziono prawie podwójną ilość towarów w porównaniu do miesiąca poprzedniego — 9906 ton w sierpniu — 4876 ton w lipcu, z czego w wywozie 3147 ton (w lipcu 1475 ton), w przywozie 6405 ton (w lipcu — 3202 tony) i w przewozie między obcemi portami 354 ton (w lipcu 199 ton), na linji antwerpijskiej przewieziono łącznie 4139 ton towarów (w lipcu 3907 ton) z czego na wywóz przypadło 2535 ton (w lipcu 2308 ton) na przywóz 1329 (w lipcu 1175 ton): na przewóz między obcemi portami 275 ton (w lipcu 424 tony). W przeciwieństwie do dwóch poprzednich linij i do rezultatów pracy w miesiącu lipcu przewozy na linji fińskiej wykazały spadek z 3015 ton w lipcu na 1876 ton w sierpniu, z czego w wywozie było 1876 ton (w lipcu 1185 ton) w przywozie 722 ton (w lipcu 941 ton) i w przewozie między obcemi portami 629 ton (w lipcu 889 ton).

Na linji Gdynia — Hamburg zaznaczył się niewielki ilościowo lecz poważny procentowo w porównaniu do poprzedniego miesiąca wzrost przewozów a mianowicie przewieziono ogółem 899 ton (w lipcu 642 ton) z czego na wywóz przypadło 512 ton (w lipcu 53 ton) i na przywóz 387 ton (w lipcu 87 ton.)

Trampy Żeglugi Polskiej, jak wyżej wspomniano, utrzymały ilość przewozów prawie na poziomie poprzedniego miesiąca 26378 ton w sierpniu (26362 ton w lipcu z tych przewozów na wywóz przypadło 10595 ton (8069 ton węgla i 2526 ton m. km.) na przywóz 8305 ton (2905 ton rudy i 5400 ton tomasyny) oraz na przewóz pomiędzy obcemi portami 7478 ton) 5383 ton rudy i 2095 ton koksu); w lipcu te ostatnie przewozy wyraziły się w liczbie 2764 ton.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły pomiędzy Gdynią i Gdańskiem a Hullem i Londynem 9445 ton towarów o 2755 ton więcej niż w lipcu. Z ogólnej ilości przewozów na wywóz przypadło 7706 ton (z Gdyni 4717 ton, z Gdańska 2989 ton) co stanowi więcej niż w lipcu o 2 783 ton i na przywóz 1739 ton (do Gdyni 920 ton, do Gdańska 819 ton) co stanowi spadek nieznaczny o 28 ton.

Z poszczególnych artykułów wywozu z Gdyni wzrost wykazały bekony, osiągając 1953 ton; bardzo poważnie wzrósł wywóz jaj z **273 ton** w lipcu do **1623 ton** w sierpniu; dalej wzrósł wywóz masła z 275 ton w lipcu do 466 ton w sierpniu, wreszcie nieznacznie ze 121 w lipcu do 136 ton wzrósł wywóz szynek w puszkach. Wywóz innych towarów utrzymał się z nieznacznemi odchyleniami na normalnym poziomie. Z Gdańska wywóz drzewa i dykty osiągnął 2321 ton (w lipcu 2259 ton).

Ilość drobnicy, przywiezionej do Gdyni i Gdańska, jak wspomniano wyżej, spadła z 1767 ton w lipcu do 1739 ton w sierpniu, w tem do Gdyni przywieziono 920 ton (z Londynu 540 ton, z Hull 380 ton) i do Gdańska 819 ton (z Londynu 173 ton z Hull 646 ton.

Statki Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego odbyły dwie podróże — jedną do Ameryki i jedną z Ameryki, przewożąc 429 ton towarów (w lipcu 1492 tony) i 896 posażerów do Ameryki 674 cb. i do Gdyni 222, w lipcu przewieziono pasażerów 1422. Worków poczty w obu kierunkach przewieziono 347 (w lipcu 460).

4 statki towarzystwa „Polskarob" odbyły w sierpniu 16 podróży (o 4 więcej niż w lipcu) wywożąc 44561 ton węgla (w lipcu 33731,5 ton. Ze wskazanej ilości węgla wywieziono do Szwecji 26626 ton (w lipcu 19205 ton) do Norwegji 9100 ton (w lipcu 5882 ton) do Belgji 5670 ton (8644 ton) do Holandji 3165 ton (w lipcu — 0 ton). Statki „Polskarob" w miesiącu sprawozdawczym zawinęły do następujących portów: Gefle (2 razy) Slite, Västeras, Limhamu (2 razy) Göteborg (3 razy) Norrköpping, Slemmestad, Stavanger, Bergen, Ostendy (2 razy) i Rotterdamu.

MONTAŻ NOWYCH DŹWIGÓW.

Na nabrz. Holenderskiem zostały oddane do eksploatacji dalsze 2 dźwigi 3/5 tonowe dla przeładunku złomu, rudy i węgla. Budowę powyższych dźwigów wykonały Górnośląskie Huty Królewska i Laura.

OBNIŻENIE DODATKU PRZY BEZPOŚREDNIM WYWOZIE PRZEZ GDYNIĘ NA DALEKI WSCHÓD.

Dzięki usiłowaniom Polskiej Agencji Morskiej udało się uzyskać dalszą zniżkę dodatku, wyznaczonego przez Konferencję linij okrętowych, utrzymujących komunikację z Dalekim Wschodem, przy wywozie towarów przez Gdynię. Zniżka ta wynosi sh. 1/—, czyli zamiast dotychczas pobieranych sh. 6/—, obecnie pobierane będzie sh. 5/—, od tony lub cbm.

Czynione są dalsze starania celem całkowitego zniesienia dodatku gdyńskiego.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W SIERPNIU B. R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu sierpnia wyraził się w liczbie 551.184,3 ton, co w porównaniu do miesiąca poprzedniego stanowi wzrost przeładunków o 42.183 ton, również i w porównaniu do miesiąca sierpnia roku zeszłego przeładunek w sierpniu roku bieżącego wykazuje wzrost bardzo poważny o 188.497,1 ton. Z ogólnej ilości obrotu towarowego przypada na przywóz 93.068,9 ton (o blisko 50 tys. ton więcej niż w sierpniu 1933 r. i o blisko 32 tys. ton więcej niż w lipcu br.) i na wywóz 450.115,4 ton (o 139 tys. ton więcej niż w sierpniu 1933 roku i o blisko 11 tys. ton więcej niż w lipcu b. r.)

Wysoce znamiennym jest znaczny wzrost przywozu, który w sierpniu br. przewyższył znacznie wysokość przywozu do Gdyni. Na kształtowanie się tej liczby wpłynął głównie wzrost przywozu rud, których przywieziono w sierpniu 42.259,1 ton (11.831,5 ton w sierpniu z. r.) Szereg innych towarów wykazał w przywozie wzrost mniej znaczny, a mianowicie: nasiona 1.024,4 ton (463,4 ton), kawa 266,2 ton (233,1 ton), melasa 1.112,2 ton (0 ton), przędza wełniana 59,2 ton (38,8 ton), przędza bawełny 293,5 ton (265,6 ton). żelazo surowe 483 ton (259,5 ton), żelazo nowe i stal 553,6 ton (272,9 ton), śledzie solone 5.428 ton (5.300,9 ton).

W wywozie poza węglem, którego wywieziono 274.653.6 ton (w sierpniu 1933 r. — 198.876,7 ton) najpoważniejsze pozycje stanowią zboże i drzewo. Tak pszenicy wywieziono 10.116,3 ton (w sierpniu 1933 — 50 ton), żyta 29.482 ton (11.632,5 ton), jęczmienia 10.951 ton (2.795 ton), mąki — 14.402,9 ton (811,5 ton), drzewa 64.913 ton (63.968,8 ton). Z mniej znaczących towarów wzrost wykazały oleje pędne 722,4 ton (52,9 ton) i cynk 512,4 ton (431,6 ton), spadł wywóz roślin strączkowych — 700,7 ton (1.337,7 ton), smarów — 439,3 ton (573,1 ton), parafiny 811,1 ton (1.038,5 ton) i makuchów 856,3 ton (1.405,1 ton). Wywóz bekonów i cukru utrzymał się na poziomie poprzednim, wykazując jednak absolutne ilości bardzo nieznaczne — bekony 89,3 ton, cukier 2,2 tony.

Rezultaty ogólne przeładunku towarów w porcie gdańskim za 8 miesięcy roku bieżącego w porównaniu do tych samych danych roku poprzedniego przedstawiają się w sposób następujący:

Przywóz:

styczeń — sierpień 1934 r. — 389.936,4 ton
styczeń — sierpień 1933 r. — 271.885,7 ton
wzrost 118.050,7 ton

Wywóz:

styczeń — sierpień 1934 r. — 3.776.399.4 t.
styczeń — sierpień 1933 r. — 2.757.416,8 t.
1.018.982,6 t.

Ogólny wzrost obrotów portu gdańskiego w roku bieżącym, jak z tych liczb wynika, wzrósł o 1.137.033,3 ton, czyli o 37,5%.

RZADKI WYPADEK AWARJI W PORCIE GDAŃSKIM.

W dniu 15 bm. statek norweski Dusken, załadowany drzewem, podczas holowania go w porcie w kierunku morza wywrócił się w kanale morskim w pobliżu Westerplatte i przez zatonięcie zatarasował przejście do portu na kilkanaście godzin. We czwartek, 20 bm. wypadek ten był przedmiotem rozprawy w gdańskim Urzędzie Morskim, przyczem jednak nie dało się z całą dokładnością ustalić przyczyny katastrofy. W toku rozprawy wyjaśnionem zostało, że statek już przy zruszeniu od brzegu wykazywał pewne, jednak nieznaczne, pochylenie, które nie wzbudzało specjalnych obaw, ani ze strony kapitana, ani też pilota; w miarę posuwania się ku wyjściu z portu pochylenie wzrastało i około Westerplatte wykazywało już około 14°. W tym momencie węgiel bunkrowy zaczął początkowo powoli, a następnie coraz szybciej przesypywać się w ładowni, co w dalszej konsekwencji spowodowało przewrócenie się statku. Zawezwana przez pilota pomoc, wobec szybkości wzrastania przechylania się statku na burtę, nie zdążyła przybyć na czas.

Pomimo, że, jak wspomnieliśmy, podczas rozprawy z całą dokładnością nie ustalono przyczyny katastrofy, jednym z głównych powodów było wadliwe rozmieszczenie ładunku drzewa, gdy mianowicie pod pokładem załadowano lekkie gatunki w niewielkiej ilości, to na pokładzie ułożono wysoko belki dębowe, które utrzymanie równowagi statku bardzo osłabiły.

Wypadek ten spowodował oczywiście wielkie zamieszanie w ruchu portowym w Gdańsku i był przyczyną nietylko poważnych strat z powodu awarji statku, lecz również i z powodu skomplikowanych robót ratowniczych i przy usuwaniu zatopionego statku z drogi w najruchliwszem miejscu portu.



NATĘŻENIE WYMIANY TOWARÓW PRZEZ ANTWERPJĘ, ROTTERDAM I HAMBURG W OSTATNIEM PIĘCIOLECIU.

Trzy główne północno - zachodnie porty kontyngentu Europy — Antwerpja, Rotterdam i Hamburg wielkością swego obrotu towarowego w poszczególnych latach charakteryzują znakomicie sytuację ekonomiczną środkowej, oraz częściowo północnej i zachodniej Europy. Zaplecza lądowe tych portów skierowane są ku południowo - wschodowi, krzyżując się wzajemnie nietylko dalej wgłąb, w Szwajcarji i dorzeczu Dunaju, lecz również w bliższem sąsiedztwie portów. Również wszystkie trzy porty mają ku wschodowi od siebie położone zaplecze morskie, które obsługują dowozowemi linjami i w tem zapleczu morskiem wpływy trzech wielkich portów również się krzyżują. Dlatego prócz roli barometru ogólnej sytuacji gospodarczej w Europie natężeniu obrotu towarowego w tych portach i jego fluktuacjom według poszczególnych lat przypisać można rolę wskaźnika zmian wpływu gospodarczego tych portów w życiu środkowej i północnej Europy.

Podajemy niżej szereg liczb porównawczych dla obrotu towarowego portów Antwerpji, Rotterdamu i Hamburga w ostatniem pięcioleciu stojącem pod znakiem gospodarczej dekonjunktury. W każdym z trzech portów pięciolecie 1929 — 1933 r. charakteryzowało znaczne zmniejszenie obrotu towarowego.

Ogólnie biorąc, spadek trwał cztery lata, był jednak nierównomierny: dla większości towarów w r. 1933 zaznacza się poprawa obrotu, ale nie we wszystkich portach. Dla uproszczenia zaokrąglamy wszystkie liczby do 0,1 mil. ton.

WYWÓZ OGÓLNY: W Antwerpji spadał w latach 1929 — 33 z 10,5 do 6.8 mil. ton, w r. 1933 zaznaczył się wzrost o 0,8 mil. ton. W Rotterdamie w pierwszych czterech latach wywóz spadł z 14.6 mil. do 7,2 mil. ton, w roku 1933 wywóz wzrósł o 0,2 mil. ton. W Hamburgu był w ciągu 5 lat spadek wywozu z 8,9 mil. ton w r. 1929 t. do 6,5 mil. ton w r. 1933: w w ostatnim roku jednakże spadek wyniósł tylko 0,1 mil. ton. Im dalej więc ku wschodowi, tem poprawa w r. 1933 mniejsza. Jednoczesne ożywienie w Szczecinie, rozwój bezpośrednich linij portów polskich, oraz zastosowanie preferencyjności celnej Gdyni i Gdańska dla towarów importu i eksportu polskiego odbiły się zapewne w tym braku poprawy w Hamburgu.

PRZYWÓZ OGÓLNY: W Antwerpji spadek w latach 1929 — 32, z pewnemi wahaniami, z 12 mil. do 9 mil. ton, poczem w r. 1933 zaznaczył się wzrost o 1 mil. ton. W Rotterdamie: w pierwszych czterech latach — spadek gwałtowny, wynikający w przeważnej mierze ze zmniejszenia przywozu rud, — z 22,5 do 11,8 mil. ton, poczem w r. 1933 nastąpił wzrost o 1,3 mil. ton.

W Hamburgu: w 4 pierwszych latach spadek z 17,5 do 12,8 mil. ton; w r. 1933 jeszcze minimalny spadek ok. 0,1 mil. ton. I tu widzimy zahamowanie poprawy w ostatnim roku w Hamburgu: wpływały naogół te same czynniki co w zatrzymaniu poprawy wywozu.

Zmiany w ważniejszych pozycjach wywozu: Wywóz węgla gra poważniejszą rolę tylko w Rotterdamie, gdzie jego eksport spadł z 10 mil. ton (1929) do 4,7 mil. ton (1932), ażeby podnieść się w r. 1933 o 0,3 mil. ton.

Wywóz *zboża*, pokaźny tylko w Hamburgu, obok przywozu zboża do tegoż portu, utrzymywał się w Hamburgu przez całe pięciolecie na równej wysokości ok. 1,0—1,2 mil. ton.

W wywozie *nawozów sztucznych* Antwerpja wykazuje zmniejszenie w pierwszych 4 latach z 1,2 mil. ton do 0,3 mil. ton, w r. 1933 wzrost o 0,2 mil. ton. W Rotterdamie wywóz ten jest nikły. W Hamburgu — systematyczne, choć zahamowane w dwóch ostatnich latach zmniejszenie tego eksportu z 1,7 mil. na 1 mil. ton. Należy mieć na uwadze, że w tym czasie rozwijał się eksport nawozów sztucznych z portów w pobliżu Hamburga, a specjalnie dla manipulacji niemi przystosowanych.

W grupie *pozostałych towarów* w Antwerpji — czteroletni spadek z 9,5 mil. do 5,2 mil. ton, w r. 1933 wzrost o 0,8 mil. ton. W Rotterdamie pięcioletni spadek z 4.0 mil. ton w r. 1929 do 2,4 mil. ton w r. 1933.

W Hamburgu pięcioletni powolny spadek z 6,1 do 3.9 mil. ton z raptownym skokiem wdół o 1,5 mil. ton z roku 1931 na 1932.

Zmiany w ważniejszych pozycjach przywozu: Antwerpja wykazuje w przywozie węgla największy spadek: z 1,8 mil. ton w r. 1929 do 0,5 mil. ton w r. 1932, odtąd bez zmian. Rotterdam w r. 1929 ma przywóz węgla w wysokości 1,6 mil. ton, w r. 1932 osiąga minimum

— 0,8 mil. ton, i w r. 1933 minimalnie zwiększa przywóz węgla.

W Hamburgu zachodzi spadek 4-letni z 3,8 do 2,1 mil. ton w r. 1932, w r. 1933 — bez zmian.

Import *rudy* w Antwerpji wykazuje spadek czteroletni z 2 mil. ton (1929) do 0,7 mil. ton (1932), potem wzrost do 1,2 mil. ton (1933). W Rotterdamie gwałtowny spadek z 10 mil. ton (1929) do 2,2 mil. ton (1932), potem wzrost w r. 1933 do 2,5 mil. ton. W Hamburgu — nieznaczny wogóle import rudy zniżkuje przez 4 lata, w r. 1933 lekko się zwiększa.

Przywóz *zboża* wykazuje we wszystkich trzech portach najmniej regularności, przy jednoczesnem braku synchroniczności wahań tego zależnego od repartycji urodzajów importu w porównywanych portach. Antwerpja w r. 1933 powraca w r. 1933 do swych 3,5 mil. ton importu zboża z r. 1929, jednak w latach 1931 i 1932 ten import jest jeszcze o pół miljona ton większy, sięgając 4 mil. ton, w r. 1930 — nieco mniejszy od poziomu 3,5 mil. ton. Można więc poniekąd mówić o stałym poziomie z wygięciem krzywej do góry w najcięższych latach kryzysu — 1931 i 1932. Rotterdam w pięcioleciu ma kolejno w poszczególnych latach: 3,2; 3,6; 3,8; 4,9 i 3,9 mil. ton importowanego zboża, czyli tę samą widzimy tendencję co w Antwerpji, wzmożoną ogólną tendencję nasilenia tego importu. W Hamburgu obserwujemy zjawisko przeciwne: zaznacza się tu w pięcioleciu nieregularny spadek importu zboża z 2,2 mil. ton do 0,9 mil. ton, w r. 1933. — W przeciwieństwie do innych towarów importowych w Hamburgu spadek gwałtowny dla zboża zaznacza się dopiero w r. 1933. Stoi to w związku z polityką rolną Niemiec.

W grupie *olejów mineralnych* Antwerpja wykazała od r. 1930 lekką tendencję zwyżkową. Import ich waha się pomiędzy 0,8 mil. ton a 1,2 mil. ton. W Rotterdamie od r. 1930 do 1932 spadek z 1,5 mil. ton na 0,7 mil. ton., w r. 1933 wzrost do 1 mil. ton. W Hamburgu czteroletni spadek z 2,0 mil. ton na 1,5 mil. ton, w r. 1933 — powrót do 2 mil. ton.

W grupie importu *pozostałych towarów* Antwerpja wykazuje w latach 1929—33 kolejno 4,5; 3,2; 3,2; 2,8; 3,9 mil. ton. W Rotterdamie — czteroletni spadek z 6,2 mil. ton na 3,9 mil. ton. W roku 1993 — 5,2 mil. ton. W Hamburgu czteroletni spadek z 9 mil. ton na 6,8 mil. ton, w r. 1933 lekki wzrost o 0,2 mil. ton.

Z powyższego wynika, że w kierunku eksportowym wymiany towarowej w ostatniem pięcioleciu najwięcej ucierpiał Rotterdam. Antwerpja wykazała najmniejszy spadek w kierunku importowym: i tu Rotterdam ucierpiał najbardziej. Ostatni rok wogóle zaznaczył się pewną poprawą w Antwerpji i Rotterdamie, poprawa ta zaznacza się dla licznych towarów nieznacznie, lub wcale nie — w Hamburgu.

Godne jest zaznaczenia, że porównawcze notowania ruchu *tonażu* w porównywanych portach w temże pięcioleciu dają tendencję całkiem inną, maskując istotny stan rzeczy, którego właściwym barometrem może być jedynie *wymiana towarowa.*

LEKKA POPRAWA W ŻEGLUDZE JUŻ SIĘ ODBIŁA W POSTACI ZWYŻKI AKCYJ TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH W DANJI.

Urzędowe notowania kursu akcyj żeglugowych w Kopenhadze wykazują w ciągu ostatnich miesięcy dość znaczną zwyżkę kursów, wobec czego wartość akcyj jest obecnie przeciętnie o 25% wyższa niż rok temu. Przyczyną zwyżki ma być podnoszenie się cen tonażu, jak nowego, tak i starego, jak również ożywienie rynków frachtowych i lepsze frachty. Skutki ożywienia obejmują przeważnie nietylko tonaż mniejszych statków, lecz i większych, pod wpływem ruchliwości rynków La Platy i Dalekiego Wschodu. Przy ocenie duńskiej zwyżki 25% akcyj żeglugowych należy jednakże brać pod uwagę wyjątkowo niski stan tych akcyj w roku ubiegłym.

PRZEWOZY TRANSATLANTYCKIE PASAŻERÓW W PIERWSZEJ POŁOWIE R. B.

Statystyka Konferencji Północno - Atlantyckiej za pierwszą połowę roku 1934 świadczy o pewnej poprawie ruchu pasażerskiego przez Północny Atlantyk. Narazie zebrano liczby dla kierunku Europa — Ameryka. Wzrost ruchu wynosi wobec roku poprzedniego — ok. 7% (75.000 osób wobec 70.000). Spadek ilości pasażerów wykazują: Norddeutscher Lloyd, Hamburg Amerika i Red Star Line, wszystkie inne mają wzrost ilości pasażerów.

Ciekawem zjawiskiem jest ogromne zmniejszenie ilości pasażerów drugiej klasy, co się tłumaczy poprostu likwidacją tej klasy na licznych statkach. W trzeciej klasie ilość pasażerów pozostała bez zmiany. Klasa turystyczna nadal się rozwija (z 20.960 pas. na 23.600 pas.), klasa „kabinowa" zwiększyła frekwencję o 13%, klasa pierwsza o 7%. Druga więc i w mniejszym stopniu, trzecia klasa są w stadjum zaniku.

Liczby dla kierunku Ameryka — Europa, które jeszcze całkowicie nie są zebrane, mają odznaczać się tą samą tendencją co liczby już ogłoszone dla ruchu w kierunku zachodnim.

SEZONOWE OŻYWIENIE NA MORZU KARSKIEM.

Na morzu Karskiem, przy ujściach rzek Obi i Jeniseja, panowało w końcu sierpnia sezonowe ożywienie: 28 statków, w tem 30% angielskich przybyło próżnych, przeważnie po ładunek drzewa.

NAJDALEJ NA PÓŁNOC POŁOŻONY PORT ŚWIATA.

W ujściu rzeki Leny ma powstać port dla eksportu soli, ropy naftowej i konserw rybnych. Otwarcie portu dla żeglugi przewiduje się w r. 1937.

TERMIN ZAMKNIĘCIA NAWIGACJI W LENINGRADZIE.

Władze sowieckie dotąd, jak wiadomo, trzymały Leningrad bardzo długo wgłąb zimy urzędowo w stanie otwartym, jednocześnie przyjmując do umów frachtowych Exportlesa klauzulę lodową. Skutkiem tego optymizmu były liczne procesy z powodu straty czasu zużytego przez statek w wyniku niewystarczającej pomocy łamaczy lodu.

W widocznym celu zapobieżenia możliwosciom niekorzystnych dla strony frachtującej sporów w roku bieżącym wyznaczono przez władze portowe zamknięcie nawigacji w Leningradzie na dzień 22 grudnia dla statków przybywających i 10 stycznia dla statków, opuszczających ten port.

KANAŁ BAŁTYK-MORZE BIAŁE MA ZNACZNY RUCH.

Wykończona niedawno droga wodna Bałtyk — Morze Białe według relacyj sowieckich ma już poważny ruch towarowy, który dla tegorocznego sezonu żeglownego wyniesie 1.340.000 ton. Również ruch pasażerski na nowem połączeniu kanałowem dwu mórz miał otrzymać spodziewany stopień nasilenia.

OPŁATY PORTOWE W LIZBONIE.

Na podstawie dekretu z dn. 7 bm. wprowadzającego z dniem 21 b. m. nowe opłaty portowe w porcie lizbońskim, opłaty postojowe dla statków portugalskich i statków państw, którym Portugalja przyznała prawa bandery portugalskiej, obniżone zostały o 50%.

Dla statków, nieposiadających praw bandery portugalskiej, a więc i statków polskich opłaty te wynoszą: od tony pojemności brutto: statki towarowe linij nieregularnych t. j. nieodbywających obowiązkowo conajmniej 4-ch podróży rocznie — 1 doba — 1,60 esk., następne doby 0,04, statki towarowe linij regularnych — 1 doba 0,80, następne doby 0,20; statki pasażerskie nieregularne — 1 doba — 0,36, następne doby 0,06, statki pasażerskie regularne, lub statki przewożące pocztę — 1 doba — 0,25, następne doby 0,13, statki turystyczne lub wycieczkowe — 1 doba — 0.50, następne doby 0,02 eskudo.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

TENDENCJE POLITYKI ZBOŻOWEJ W HOLANDJI.

Poważne zrzeszenia importerów zboża w Holandji wystosowały do Ministerstwa Spraw Ekonomicznych podanie, w którem podkreślają brak na rynku dostatecznych zapasów zboża zagranicznego pochodzenia, przeznaczonego tak na spożycie ludzkie, jak i na pokarm dla bydła.

Podanie stwierdza, że wprowadzenie przez Rząd Holenderski w odniesieniu do krajów, które były głównymi dostawcami zboża w Holandji, przepisów kompensacyjnych oraz nieprzewidziany podówczas spadek światowej produkcji zboża wraz z kursującemi pogłoskami o obniżeniu opłat monopolowych wywołał poważne zmniejszenie importu zboża i duże trudności w wynalezieniu rynków zaopatrywania. Obecnie zapasy wraz ze zbiorami wewnętrznemi starczą najwyżej do końca lutego 1935 r., poczem nastąpi konieczność zaopatrywania się zagranicą.

Memorjał podkreślając, że ograniczenie importu zboża z krajów europejskich, w obliczu nieurodzaju w Stanach Zjednoczonych pozostawia Argentynę, jako jedyne źródło zakupu (z Australji i Kanady można będzie bowiem sprowadzać tylko lepszy gatunek pszenicy), zawiera prośbę o skasowanie przepisów o kompensowaniu importu zboża z krajów europejskich mających charakter handlowo - polityczny, nieodpowiadających jednak w obecnych zmiennych warunkach wymogom ekonomicznym Holandji. Decyzja rządu w tej sprawie jest narazie niewiadoma.

P. J. S.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU POLSKICH ŚLIWEK I GRUSZEK W. BRYTANJI.

Na rynku angielskim istnieją możliwości zbytu owoców polskich; należyte wykorzystanie istniejącej konjunktury zależy nietylko od regularnej dostawy owoców dobrej jakości, ale również od właściwego opakowania, które zabezpieczyć winno owoce przed zepsuciem i uszkodzeniem w czasie trwania transportu. Wadliwe dostawy owoców polskich, polegające na nieodpowiedniem rozsegregowaniu towaru wg. dojrzałości i wielkości bądź zastosowaniu za słabych skrzynek, wpłynęły na uzyskanie cen niższych od tych, jakie uzyskiwały owoce z innych krajów.

Należy zaznaczyć, że najlepszym popytem na rynku angielskim cieszą się gruszki z gatunków:

1) Williams,
2) Beurre Hardy,
3) Josephines,
4) Kaiser Alexanders (Beurre Bosc),

5) Comice.

Śliwki z obcych krajów mają popyt w Anglji tylko w wypadku braku odpowiednich krajowych gatunków przy pierwszem zapotrzebowaniu sezonu.

Gruszki pakuje się do skrzyń zwanych „crates" o wymiarach mniejwięcej 21 cali długości, 12 cali szerokości i 7 cali głębokości. Ramy skrzyń powinny być wykonane z mocnego drzewa (przeważnie sosnowego, ze względu na lekkość tego drzewa), ściany zaś obite deszczułkami z dykty wskutek czego nie będą łamliwe i kruche, jak to dało się zauważyć z deseczkami z drzewa sosnowego.

W takich skrzyniach układa się gruszki w dwie warstwy oddzielone warstwami: a) arkusza papieru, b) warstwą słomy drzewnej, c) arkusza papieru. Wewnętrzne ściany skrzyni wyłożone winny być również warstwą słomy drzewnej i arkuszem papieru. Każda gruszka zaś winna być owinięta osobnym papierem. W ten sposób ułożone gruszki chronione są od części twardych samej skrzynki.

Drugą ważną rzeczą jest odpowiedni dobór i segregacja gruszek według wielkości i jednakowego stopnia dojrzałości w każdej skrzynce.

Według wymiarów gruszek, skrzynki standartowe zawierają 36, 48, 56, 64, 72 i 90 sztuk. Podany system pakowania choć nie najlepszy jest stosowany przez eksporterów włoskich i uważany przez importerów za dostateczny, jeśli chodzi o rynek angielski.

Pozatem należy zwracać uwagę na fakt, że towar taki, jak gruszki, musi być szybko dostarczony, ażeby się nie psuł w drodze. W wypadku dłuższego transportu lub przechowania w skrzyniach, należałoby przewozić gruszki w chłodniach, jak czynią to firmy włoskie, które ładują skrzynie do wagonów-chłodni, dostarczając je koleją do portu Zeebruges w Holandji, skąd załadowane na okręt przychodzą do Hull lub Londynu.

Eksporter powinien przewidzieć, ażeby gruszki, pakowane niezupełnie dojrzałe, mogły dojść do punktu pełnej dojrzałości po uwzględnieniu przewidzianego czasu podróży oraz czasu jednego tygodnia w Anglji przeznaczonego na rozsprzedanie i dostawę do firm detalicznych.

Cło od importu gruszek w Anglji wynosi 4 sh. 6 d. od ctw. (50 kg.) Cło od śliwek zaś 9 sh. 4 d za cwts. w czasie od 1-go czerwca do 21-go października. P. I. E.

KONTYNGENTY IMPORTOWE W ITALJI.

Z powodu niekorzystnie układającego się bilansu handlowego i wynikającej z tego konieczności zmniejszenia pasywności salda obrotów handlowych rząd włoski wprowadza zasadę kontyngentowania wwozu niektórych artykułów.

W ustalaniu kontyngentów rząd włoski brał pod uwagę znaczenie, jakie dla poszczególnych krajów miał w przeszłości i ma obecnie wwóz artykułów kontyngentowych.

Kontyngenty ustanawia się na okres roku kalendarzowego (1 styczeń — 31 grudzień 1934), a ilości kontyngentowanych obecnie produktów wwiezione od dnia 1-go stycznia do dnia ogłoszenia kontyngentu, będą wliczone do kontyngentu rocznego przyznanego odpowiedniemu krajowi.

Kontyngentowaniu poddano jedynie tylko 10 artykułów włoskiego importu, w myśl dekretu Ministra Finansów z dnia 10. VIII. 34 r. z mocą obowiązującą od dn. 20. VIII., nadając im jednak formę zakazów przywozu. Mianowicie na zasadzie ustawy z 14 listopada 1926 r. w przedmiocie zakazów wwozu i wywozu rozszerzono listę towarów zakazanych do przywozu na następujące artykuły:

poz. tar. cel.	towar
30 a	ser twardy
129	tłuszcz wieprzowy,
274 e	minerały cynkowe,
486 b)	okulary inne,
556	kaolin,
ex 565	bauxyt,
642 a) 2, a) 3	celuloid w masie, w płytach,
a) 4, a) 5	w rurach, w płatkach i w inn. wyrobach,
715	superfosfaty mineralne i kostne,
715 b) 3	azotniak,
914 b) 2	szczotki z drzewa lakierowanego lub polerowanego, z hebanitu, celloidu, kości itp.

Dla Polski wyznaczono kontyngent na azotniak w wys. 10 ton rocznie, ustalając tę kwotę według wysokości importów z r. 1933.

STOSUNKI HANDLOWE POMIĘDZY POLSKĄ A W. P. IRLANDJĄ.

Handel pomiędzy Polską a Irlandją w poszczególnych miesiącach pierwszego półrocza r. bież. i ubiegłego przedstawiał się, jak następuje:

	Import w Ł		Eksport w Ł	
	1933	1934	1933	1934
Styczeń	37.561	81.580	10	0
Luty	26.804	63.160	5	2
Marzec	41.161	73.294	7	6
Kwiecień	34,279	61.722	0	1.651
Maj	27.538	90.722	1	1.479
Czerwiec	26.616	53.507	1	2.757
Razem	193.959	423.985	24	5.895

Na dn. 30. VI. 34. import z Polski wyprzedził import ze wszystkich innych kontynentalno - europejskich krajów, za wyjątkiem: Niemiec, których obroty z Wolnem Państwem wyraziły się w cyfrach Ł. 1.261.512 po stronie importu (w roku ub. — Ł. 859.606)

i Ł. 74.746 po stronie eksportu (w r. ub. — Ł. 38.346); oraz Belgji, która w r. b. wwiozła za Ł. 332.100 (w r. ub. za Ł. 419.495), i wywiozła z Wolnego Państwa za Ł. 108.849 (w r. ub. za Ł. 68. 639).

Natomiast np. import z Czechosłowacji spadł z Ł. 228.470 w roku ub. do Ł. 69.910 w roku bież.; z Z. S. S. R. — z Ł. 144.748 w roku ub. do Ł 49.286 w roku bież.

WSPÓŁPRACA HANDLOWA Z POLSKIEMI PLACÓWKAMI ZAGRANICZNEMI.

Polskie placówki zagraniczne otrzymują coraz częściej zgłoszenia różnych polskich firm eksportowych oraz agenturowych, które proszą o ułatwienie im kontaktu z miejscowymi importerami. Jest to objaw wielce pomyślny i świadczący o wzroście zainteresowania sprawami eksportu z Polski zagranicę. W celu ułatwienia placówkom szybkiego i sprawnego załatwienia takich ofert winny firmy polskie odrazu przy swem zgłoszeniu załączać referencje organizacyj gospodarczych w Polsce. Uniknie się w ten sposób zbędnej zwłoki, która musi następować z reguły w wypadku zwrócenia się do placówek firm nowopowstałych lub nieznanych dotychczas odnośnemu Poselstwu czy Konsulatowi w związku z koniecznością zasięgania informacyj o zgłaszających się firmach.

FORMULARZE FAKTUR KONSULARNYCH PRZY EKSPORCIE DO ARGENTYNY.

Dn. 1 września rb. weszły w życie **przepisy argentyńskie**, wprowadzające t. zw. **faktury konsularne**, jako dokumenty obowiązkowe przy eksporcie towarów do Argentyny.

Ponieważ argentyńskie placówki konsularne nie posiadają ani nie będą posiadały odpowiednich formularzy, Izba Handlowa Polsko-Łacińsko-Amerykańska w porozumieniu z Konsulatem Argentyńskim, Państwowym Instytutem Eksportowym i Związkiem Izb Przemysłowo - Handlowych w Warszawie wydała dla całego kraju formularze argentyńskiej faktury konsularnej, odpowiadające wymaganiom regulaminu argentyńskiego, z tłumaczeniem odpowiednich tekstów na język francuski.

Formularze te są do nabycia w dowolnej ilości, w cenie groszy 25 za egzemplarz, w Biurze wspomnianej Izby.

Jednocześnie Izba wydaje broszurę pt. „Przepisy Argentyńskie o Fakturach Konsularnych“, która zawiera tłumaczenie odnośnych rozporządzeń argentyńskich i poucza, jak należy wypełniać te faktury, by nie narażać siebie i swego odbiorcy na niepotrzebne komplikacje i straty. Druk broszury zostanie ukończony około 20 bm. poczem rozsyłany będzie zainteresowanym.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 SIERPNIA DO 7 WRZEŚNIA.

BRAZYLJA. Z dniem 1 września 1934 r. weszła w życie nowa taryfa celna.

Na mocy rozporządzenia ministra Skarbu, eksport następujących towarów brazylijskich jest uzależniony od uzyskania zezwolenia na wywóz („guia de embarque“- i poddany obowiązkowi sprzedaży walut Bankowi Brazylijskiemu:

Klasa I. Produkty zwierzęce. Konserwy mięsne. Mięso baranie, wołowe i wieprzowe mrożone. Skóry wołowe i świńskie solone i suszone. Wełna surowa. Języki suszone i solone. Futra kozie, baranie, jelenie i inne (leśne). Jelita suszone i solone.

Klasa II. Produkty mineralne. Złoto. Proszek złotniczy. Stare metale. Srebro krajowe. Wyroby ze srebra i złota. Stare srebra.

Klasa III. Produkty roślinne. Bawełna surowa. Ryż. Cukier. Massaranduba (balata). Seringa (Havea, kauczuk). Kakao. Kawa. Wosk carnauba. Otręby pszenne. Banany. Kasztany łuszczone. Grapefruit. Pomarańcze. Mandarynki. Mamony. Kasztany. Tytoń w liściach. Herva-mate. Drzewo. Makuchy z nasion bawełnianych.

CEJLON. Wprowadzone zostały z dniem 30 lipca br. kontyngenty na tkaniny bawełniane i ze sztucznego jedwabiu w okresie od 7 maja do 31 grudnia 1934 r. i od 1 stycznia do 31 grudnia 1935 r. oraz na lata następne. Specjalne kontyngenty wyznaczono dla Holandji, Japonji, Stanów Zjednoczonych oraz dla grupy „inne kraje“.

CZECHOSŁOWACJA. Obniżone zostało cło na torf (poz. 135a) do wysokości 1 Kc. — 100 kg. br., sprowadzany na mocy specjalnego pozwolenia dla celów przemysłowych. Jednocześnie z powyższem obniżone zostało do wysokości 20,80 Kc. za 100 kg. netto cło na krochmal i mąkę ziemniaczaną.

Na wrzesień br. wydano pozwolenia na przywóz 1.500 sztuk wieprzy z Polski.

FINLANDJA. Prezydent Republiki uchylając swoje zarządzenie z dnia 5. 8. 34 r. wprowadził z dn. 28. 8. cło na następujące towary: kukurydza niemielona od 1 kg. — 0,40 Fmk. (dot. bez cła), pasze (oclone jako otręby) — 0,40 (dot. 0,15), makuchy i inne pasze — 0,50 (bez cła). orzech ziemny, makuchy z orzecha ziemnego, odpadki z orzecha ziemnego — 0,40 (bez cła).

Jednocześnie podwyższone zostało cło na owies niemielony z 0,25 Fmk. za kg. do 0,50 Fmk. za kg., oraz cło na mąkę owsianą i kaszę owsianą z 0.95 Fmk. za 1 kg. do 1,45 Fmk. za kg. Powyższe zarządzenie stoi niewątpliwie w ścisłym związku z dążeniem sfer rządowych do zabezpieczenia rolnikowi fińskiemu zbytu tegorocznych produktów na własnym rynku.

Rada Ministrów postanowiła wprowadzić następujące zmiany w taryfie celnej na r. 1935 z natychmiastową mocą obowiązującą:

			stara taryfa	nowa taryfa
par. 84	1. Purė pomidorowe dla potrzeb wojska w opakowaniu niehermetycznem. Waga minimum 4,5 kgr. brutto	1 kg	8,—	1,—
par. 279	2. Tkaniny z jedwabiu prawdziwego, używane przez fabrykę spadochronów armji fińskiej	1 kg	246,—	50,—

par. 468 c				
1 i 2	3. Skóra „chevreau" waga mniej niż 0,5 kgr. netto od kawałka . . .	1 kg	20 lub 26	19% ad valorem, przyczem mniejsze cło ma wynosić 10,— Fmk. za 1 kgr.
par. 663	4. Elementy galwaniczne	1 kg	2,50	5,— za baterje do lamp kieszonk. 3,— inne

FRANCJA. Przymus znakowania krajem pochodzenia rozszerzony został na następujce towary: bieliznę pościelową, szkło dęte i kryształowe i wyroby, maszynki do mięsa, lodów, piecyki, cegły, naczynia gliniane i fajansowe.

HISZPANJA. Dekretem z dnia 15 sierpnia 1934 r. podwyższona została do wysokości 10 pesetów od q. taksa importowa na oleje, tłuszcze roślinne i zwierzęce, sprowadzone dla produkcji mydła.

HOLANDJA. Skontyngentowany został import wełnianych i półwełnianych kołder: kontyngent obowiązuje od 16 sierpnia do 30 listopada i wynosi 80% przeciętnej wagi importu tych towarów w latach 1931/32 w tym samym okresie. Przedłużone zostało skontyngentowanie następujących towarów: zapałek od 1 września do 1 maja 1935: opon i płaszczy gumowych od 1 września 1935 r. i roślin ozdobnych — do 1. 9. 35 r. materjałów włókienniczych od 1. 9. 1935 r.

IRLANDJA. Dekretem z dnia 15 sierpnia 1934 r. obniżone zostały premje wywozowe na jaja, świeże konserwowane i żółtko i białko.

PALESTYNA. Z dniem 24 sierpnia 1934 r. weszła w życie zwyżka cła na owies w wysokości 3 milsów od 1 kg. (dot. 2 milsy).

TUNIS. Z dniem 21 sierpnia 1934 r. weszły w życie wprowadzone we Francji zwyżki cła na bydło i mięso mrożone.

TRANSJORDANJA. Zniesione zostało cło na węgiel, nasiona rzepaku, skóry surowe i suszone, koprę, przędzę bawełnianą, wełnianą i jedwabną, mięso suszone, blachę i siarkę w proszku.

TURCJA. W dniu 21. 8. 1934 r. ogłoszone zostały nowe kontyngenty na okres od 1. 10. 1934 r. do 31. 3. 1935 r. Listy K. i M. zawierają towary, które mogą być sprowadzane bez ograniczeń kontyngentowych z tych krajów, które z Turcją zawarły układy rozrachunkowe oraz z tych, które mają z Turcją aktywny bilans handlowy. Ministerstwo Gospodarki ma wskazać, o które kraje chodzi w tym wypadku. Lista M, która ustalała kontyngenty dla poszczególnych krajów, została zmieniona, ponieważ z krajami temi zawarte zostały specjalne układy. Lista S zawiera towary, które za pozwoleniem min. gospodarki mogą być sprowadzane z krajów wyżej wyliczonych. Lista T zaś towary, których przywóz będzie dopuszczony wg. wymiaru ułatwień przyznanych przywozowi tureckiemu przez kraj eksportujący.

W. BRYTANJA. Z dniem 30 sierpnia 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na sworznie z gwintami lub bez, śruby i mutry, gwoździe itp.

Dekretem z dnia 29 czerwca z mocą obowiązującą od 29 września 1934 r. wejdzie w życie przymus znakowania krajem pochodzenia krochmalu z kukurydzy, a z dniem 7 stycznia 1935 r. importowanego mięsa.

Z dniem 1 września 1934 r. weszły w życie nowe stawki celne na warzywa a mianowicie: kalafjory w okresie od 1. 3. do 30. 5. — 4 sh. od centn. (dot. 3 sh. od centn.), od 1 maja do 15 czerwca marchew 190 sh. od centn. (dot. 2 sh.), rzepa 8 sh.. centn. (dot. 2 sh. 4 d.), endywja, sałata 2 sh. od centnara. Cło na pomidory nie uległo zmianie.

Możliwości handlowe i eksportowe

Firma francuska poszukuje dostawy wyrobów koszykarskich. 21211/49/Sz.

Firma francuska poszukuje reprezentacji polskich firm drzewnych na połud. Francję. P/21433/40/MM.

Firma francuska poszukuje kontaktu z krajowymi producentami wyrobów drzewnych do użytku domowego. P/21970/3R/MM.

Firma angielska pragnie nabywać w Polsce kredę francuską (talk). P/21427/47/MM.

Firma holenderska pragnie nabywać w Polsce forniery meblowe. P/21491/40/MM.

Istnieją możliwości eksportu do Tunisu prawideł drewnianych. P/21594/40/MM.

Solidny kupiec pochodzenia polskiego, osiadły w Bejrucie, pragnie objąć przedstawicielstwa fabryk polskich. E/21411/21/Ch.

Na rynku angielskim są możliwości zbytu masowego stożkowych wałeczków dębowych wewnątrz drążonych. P/22138/40/MM.

Firma irlandzka interesuje się importem krzeseł dębowych stolarskich (stołowych). P/22220/40/MM.

Firma południowo - afrykańska zgłasza objęcie przedstawicielstwa na polskie drzewo. Oferty b. solidne. P/22165/MM.

Firma hiszpańska interesuje się komisową sprzedażą polskiego drzewa i podkładów. P/22638/40/MM.

Firma londyńska zainteresowana jest w eksporcie wyrobów drzewnych drobnych. P/22786/40/MM.

Firma angielska interesuje się importem z Polski wyrobów gumowych, zmywaków drucianych, przyborów piśmiennych, zabawek. P/22140/3R/Sz.

W Finlandji istnieje zapotrzebowanie na aparaty elektromedyczne (aparaty rentgenowskie, lampy kwarcowe, itp. utensylja lekarskie). P/22689/50/Sz.

Na eksport na Bliski Wschód poszukiwane są firmy produkujące imitację fibry. P/22526/59/Sz.

Do Kanady można eksportować dewocjonalja obrządku katolickiego i grecko - katolickiego, książki do nabożeństw itd. P/59/Sz.

Firma holenderska może sprzedać w krajach kolonjalnych 4000 sztuk firanek „six ponds", szer. 40 cali (100 cm.), zakończonych w szpice, z wzorem kwiatów lub ptaków. P/22576/64/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Sprawy taryfowe

POLSKO - RUMUŃSKA TARYFA PORTOWA

W ramach polsko-rumuńskiej taryfy portowej, nastąpi prawdopodobnie z dniem 1 października br. dostosowanie taryf artykułowych na zboże, nasiona strączkowe, wyroby młynarskie i nasiona oleiste do obecnego poziomu taryf eksportowych rumuńskich.

OBNIŻKA TARYFY EKSPORTOWEJ BUŁGARSKEJ NA JAJA DO GRANICY RUMUŃSKIEJ.

W bułgarskiej taryfie wewnętrznej przeprowadzono 15—30% obniżkę taryfy eksportowej na wywóz jaj przez przejścia graniczne do Rumunji Oboriszte i Ruszczuk, co daje możność skierowania transportu jaj bułgarskich przez Gdynię.

DOPUSZCZENIE WYDOBYWANIA JĄDER Z ORZECHÓW KOKOSOWYCH I PALMOWYCH W PORTACH

Postanowienia taryfy towarowej portowej zasadniczo nie dopuszczają obróbki uszlachetniającej podczas przechowywania na składzie w portach towarów, dowiezionych do wysyłki morzem lub wyładowanych ze statków, które podczas przewozu koleją korzystają z ulgowych taryf portowych. Wolno takie towary tylko przepakowywać, przesypywać, mieszać, oczyszczać, klarować, znaczyć, sortować, krajać, mleć, montować, solić itp. Obecnie śladem Triestu dozwolono wydobywanie w portach polskich jąder z orzechów kokosowych i palmowych, co daje możność dokonywania w Gdyni tej przeróbki dowożonego morzem surowca.

Wydawnictwa

BROSZURA „NASZE MORZE I WYBRZEŻE"

Towarzystwo Budowy Bazyliki Morskiej w Gdyni wydało ilustrowaną broszurę pt. „Nasze morze i wybrzeże", ujmującą w treściwy i popularny sposób szereg ważniejszych zagadnień, związanych z polskiem posiadaniem na morzu.

Z uwagi na przeznaczenie dochodu, uzyskanego ze sprzedaży na fundusz Bazyliki Morskiej w Gdyni, jej wartość propagandową, a wreszcie niską cenę (1 zł), udostępniającą nabycie broszury nieomal każdemu, broszura ta zasługuje na wyróżnienie.

Komunikaty

EGZAMIN DLA ELEKTROMONTERÓW.

Zarządzeniem Pana Wojewody Pomorskiego z dnia 14-go września 1934 r. Nr. HA. 1/1. został ustalony termin pierwszego egzaminu dla elektromonterów przed komisją egzaminacyjną przy Państwowej Szkole Budowy Maszyn w Grudziądzu na dzień **29-go września 1934 r.** Zgłoszenia do egzaminu należy kierować na ręce Dyrektora wyżej wymienionej szkoły.

Zgodnie z par. 2 ustęp. 2. rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 9. XII. 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 111/27, poz. 943), zgłaszający się do wspomnianego egzaminu winni wykazać się dowodem ukończenia trzyletniej nauki w przemyśle elektrotechnicznym i odbycia po ukończeniu nauki przynajmniej trzyletniej praktyki w tym przemyśle.

Świadectwo złożenia egzaminu przed wyżej podaną komisją egzaminacyjną stanowi dowód umiejętności zawodowej do prowadzenia przemysłu instalacyj elektrycznych dla siły i światła o niskiem napięciu i osoby legitymujące się takiem świadectwem mogą uzyskać koncesję na prowadzenie tego przemysłu bez potrzeby starania się o dyspensę po myśli art. 9 ustęp 3 prawa przemysłowego.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	25. 9.	29. 9.	3. 10.	6. 10.
Cieszyn	2. 10.	6. 10.	10. 10.	13. 10.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — Th communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Rauma — Mantyluoto — Kristinestad — Wasa — Jacobstad — Ixpila — Uleaborg — Kemi.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 3. 10.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 29. 9.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Irene	24. 9.	29. 9.	26. 9.
Neptun	1. 10.	6. 10.	3. 10.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26/27. 9. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 3/4. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland. Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 10. s/s Marieholm — z Gdańska 8. 10.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 26. 9.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 8. 10.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 10.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 3. 10.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 17. 9.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 29. 9. s/s Neptun — z Gdańska 6. 10.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 29. 9.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brake	25. 9.	29. 9.
Lothar	2. 10.	6. 10.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 29. 9. s/s Tczew — z Gdyni 16. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Balduin — z Gdyni 28. 9. — z Gdańska — 4. 10.

s/s Balduin — z Gdyni 5. 10 - z Gdańska — 29. 9.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 1. 10. — z Gdańska 29. 9.

s/s Jaederen z Gdyni — 13. 10. — z Gdańska 14. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 25. 9. — z Gdańska 28. 9.   s/s Śląsk — z Gdyni 2. 10. — z Gdańska 5. 10.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s	poniedziałki i czwartki	środy i soboty
Condor	27. 9.	29. 9.
Oscar Fridrich	1. 10.	3. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Frisen	25. 9.	28. 9.	6. 10.
Śląsk	2. 10.	5. 10.	10. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 27. 9. — z Gdańska 29. 9

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ajax — z Gdyni 2/3. 10.   s/s Ariadne — z Gdyni 9/10 10.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 25. 9. — z Gdyni 27. 9.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 2. 10. z Gdyni 4. 10.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 26. 9. — z Gdyni 27. 9.

s/s Lwów — z Gdańska 3. 10. — z Gdyni 4. 10.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Oder — z Gdyni 28/29. 9.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 29. 9.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 12. 10.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 12. 10.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Spezia — z Gdyni 28. 9. s/s Mansuria z Gdyni 25. 10.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 16. 10.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Blaland — z Gdyni 5. 10. m/s Hemland — z Gdyni 22. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 28. 9. s/s Minnequa — z Gdyni 7. 10.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 24. 10.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Valparaiso — z Gdyni 9. 10.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Atlanta — z Gdańska 1. 10. — z Gdyni 3. 10.
s/s Aura — z Gdańska 18. 10. — z Gdyni 20. 10.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Eastbourne — z Gdyni 6. 10.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Thalatta — z Gdyni 16. 10. s/s Sumatra — z Gdyni 6. 11.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

s/s Neleus — z Gdyni 8/12. 10.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork — 29. 9.		s/s Scanyork — 13. 10.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski — 22. 9.	s/s Pułaski — 4. 10.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski — 24. 9.	s/s Pułaski — 4. 10.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
	Wtorek	Sobota	Środa	Sobota
s/s Śląsk			26. 9.	29. 9.
s/s Capella	25. 9.	29. 9.	3. 10.	6. 10.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Lothar	29. 9.	2. 10.	6. 10.
Tatti	3. 10.	6. 10.	9. 10.
Christian Russ	6. 10.	9. 10.	13 10.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	26. 9.	29. 9.	2. 10.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga — 25. 9. — w Gdyni — 28. 9.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Taernan — 24. 9. z Rotterdamu — s/s Cieszyn — 29. 9.

z Rotterdamu — s/s Chorzów — 6. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Rhea	25. 9.	1. 10.	3. 10.
Orest	29. 9.	4. 10.	6. 10.
Butt	2. 10.	8. 10.	10. 10.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

s/s Cieszyn — z Antwerpji — 26. 9. s/s Irisen — z Antwerpji — 6. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 29. 9. — w Gdyni — 8. 10.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	27. 9.	1. 10.	3. 10.	6. 10.
Minos	4. 10.	8. 10.	10. 10.	13. 10.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	4. 10.	7. 10.	9. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	27. 10.	30. 10.	2. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	20. 9.	23. 9.	26. 9.
s/s Lwów	27. 9.	30. 9.	2. 10.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Stureholm		8. 9.	15. 9.	21. 9	14. 10.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia Santos	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
s/s Aura	23. 8.	26. 9.	26. 9.
s/s Bore IX	9. 9.	14. 10.	29. 10.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa Haifa	Palermo	Gdynia-Gdańsk
m/s Blaland	11. 9.	—	3. 9.		6. 9.	22. 8.		28. 9.
m/s Vikingland			17/20. 9.	31. 8./2. 9.		1—3. 9.		14. 10.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 25. 9. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 10.